

## Protokollauszug

aus der

### 12. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 03.09.2020

---

öffentlich

#### **Top 3.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam 20/SVV/0222 geändert beschlossen**

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) erinnert an die Debatte der 1. Lesung in der letzten Sitzung und geht auf den dort eingebrachten Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE ein. Die Verwaltung empfiehlt ihn in folgender geänderter Form aufzunehmen:

„Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Auf Seite ~~832~~ im Kapitel 5.1 Schienenpersonenverkehr ist **nach der Aufzählung** zu ergänzen:
  - ~~Taktverdichtung bzw. mehr als 1 Halte pro Stunde der RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci.~~
  - ~~Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten.~~
  - **„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“**
2. Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 Maßnahmenkonzeption Basisszenario ist ~~zu ergänzen~~ **die Überschrift der Maßnahme L-6 wie folgt zu fassen:**
  - **Überschrift „L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – Bornstedt und Campus Jungfernsee“**
3. Auf Seite ~~104~~ im Kapitel 5.7.2 Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte **90 am Ende der Beschreibung der Maßnahme L-6** ist zu ergänzen:
  - **„Bestehende Anbindungen sind besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“ Der Fahrplan des Busverkehrs ist am Anknüpfungspunkt Bahnhof Park Sanssouci besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“**

Herr Walter bringt den Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ein, den Herr Niehoff im Anschluss Punkt für Punkt durchgeht und die Empfehlung der Verwaltung darstellt:

„Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

#### 1. Klassenzuordnung

Die Haltestellen Campus Jungfernsee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) werden in die Klasse II aufgenommen (mittlere Nutzungsdichte).

#### Empfehlung der Verwaltung:

Der Ortsteil „Campus Jungfernsee“ wird von Klasse III auf Klasse II angehoben.

Der Ortsteil „Marquardt“ sollte jedoch in Klasse III verbleiben, da zu dem Ortsteil neben dem Bahnhof (zukünftige Mobilitätsdrehscheibe) auch die eigentliche Ortslage gehört und sich ein derart stark erhöhtes Angebot nicht wirtschaftlich darstellen lässt.

Nach aktuellen Planungen halten die Züge am Bahnhof Marquardt ohnehin nur im Stundentakt, weshalb sich ein 20-Minuten-Takt keinesfalls rechtfertigen lässt. Im Falle einer Taktverdichtung der Regionalbahn würde mit den dort haltenden Buslinien selbstverständlich entsprechend reagiert und alle Züge mit Bussen erreicht werden.

## 2. Bedienzeitraum

Bei Klasse III (Fr-So) wird die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt.

### Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte in der vorliegenden Form nicht übernommen werden, da sich diese generelle Ausweitung nicht wirtschaftlich abbilden lässt. Stattdessen wird folgender Prüfauftrag vorgeschlagen:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

## 3. Erschließungsqualität

Die Fahrten pro Stunde und Richtung werden bei Klasse III angehoben werden (Tabelle Seite 65):

HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt

NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt

NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

### Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden. Dabei ist zu beachten, dass zu den Ortsteilen der Klasse III neben einigen nördlichen Ortsteilen auch beispielsweise Klein Glienicke, die Forststraße, der Friedrichspark, die Waldsiedlung Groß Glienicke und das Institut Bornim zählen. Eine Verdopplung des Angebots in allen Ortsteilen der Klasse III lässt sich wirtschaftlich nicht abbilden und ginge zulasten anderer, besser ausgelasteter, ÖPNV-Angebote im Stadtgebiet.

## 4. Verbindungsqualität

Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung der Verbindungsdauer einfließen.

### Empfehlung der Verwaltung:

Da es sich hierbei um einen methodischen Eingriff in den NVP handelt, der einen großen Bearbeitungsaufwand nach sich zieht, ohne dass dabei Änderungen im Maßnahmenprogramm zu erwarten sind, wird ein alternativer Textvorschlag empfohlen, der auf Seite 68 vor dem Abschnitt „Bewertung“ zu ergänzen ist:

„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“

## 5. Infrastrukturmaßnahmen

Seite 82: Weiteren Punkt ergänzen: „Ausbau des Bahnhofs Marquardt mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung Tram-Anschluss“.

### Empfehlung der Verwaltung:

Analog zum Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE wird auf Seite 83 nach der Aufzählung ergänzt:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

#### 6. Umsetzung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Zielnetzes ab Dezember 2022

Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zur Maßnahme „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ (S. 82) nicht abgeschafft werden.

#### Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden, da hier ein Missverständnis zu bestehen scheint.

Die Direktverbindung Golm – Potsdam Hbf – Berlin-Friedrichstraße in der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird nicht zulasten der Verbindung über Berlin-Spandau abgeschafft, sondern aufgrund der Taktverdichtung auf der Linie RE 1. Da der zusätzliche Zug auf der Linie RE 1 nicht nur in der HVZ, sondern den ganzen Tag verkehrt und wesentlich mehr Sitzplätze als die RB 21/22 bietet, handelt es sich hierbei in Summe um eine deutliche Angebotsverbesserung und eine Überlastung des RE 1 kann ausgeschlossen werden.

Die LHP hat zudem keinen Einfluss auf das vom Land bestellte SPNV-Angebot.

#### 7. Direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt

Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann (S. 91).

#### Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 91 ist vor der Maßnahme I-1 zu ergänzen:

#### „L-13 Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland / Satzkorn und Bornim / Bornstedt

Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

#### 8. Busspur auf der Potsdamer Straße prüfen

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier ist folgende Alternative zu prüfen: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße: Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

#### Empfehlung der Verwaltung:

Die Beschreibung der Maßnahme I-13 auf Seite ist wie folgt zu formulieren:

„Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.“

#### 9. Haltestellen

Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln (S. 99).

### Empfehlung der Verwaltung:

Die Änderung sollte nicht übernommen werden. Dabei ist zu beachten, dass im Falle eines Umbaus von Haltestellen, dies in der Regel vollumfänglich erfolgt. Das bedeutet, dass die Planung der Beleuchtung nicht losgelöst von anderen Sanierungsmaßnahmen erfolgt. Die Priorität einer beleuchteten Haltestelle gegenüber anderen Merkmalen wie der Barrierefreiheit wird mit dem Nahverkehrsplan nicht bewertet. Für den Nahverkehrsplan sind Gesetze wie das Personenbeförderungsgesetz ausschlaggebend, die die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit fordern. Entsprechend wird die Barrierefreiheit thematisiert und deren Ausbau vorangetrieben.

### 10. Autonome Betriebsformen

Alternativ oder ergänzend zu autonomen Fahrzeugen (S. 118) sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer\*innen geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden.

### Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden. Analog zum Punkt 2 wird stattdessen folgender Prüfauftrag vorgeschlagen:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

### 11. Maßnahmenprogramm

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls

eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz und Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität.

### Empfehlung der Verwaltung:

Bei der Bewertung der Maßnahmen wurden auch die hier genannten Kriterien berücksichtigt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit werden im Text jedoch nur die ausschlaggebendsten Kriterien benannt.

Die gewünschte Änderung bedarf eines großen Bearbeitungsaufwands, ohne dass dabei Änderungen im Maßnahmenprogramm zu erwarten sind. Daher wird ein alternativer Textvorschlag empfohlen, der auf Seite 119 nach der Aufzählung zu ergänzen ist:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

Die Beschlussvorschläge resultieren aus der Empfehlung des Energieforums Potsdam, das sich mit dem Nahverkehrsplan 2019 intensiv auseinandergesetzt hat.“

Herr Walter teilt für den Antragsteller mit, den Empfehlungen der Verwaltung zu folgen.

Herr Adler bringt den Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD und DIE LINKE ein:

„Die aktuelle Befassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019-2023 der Landeshauptstadt Potsdam, gibt Anlass nachfolgende Prüfaufträge zu formulieren

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende öPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter öPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen!
2. Um flexible Verbesserungen des öPNV-Angebots in den (Tages-) Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen!
3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen öPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen!
4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinaus gedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das öPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann!“

#### Empfehlung der Verwaltung:

Herr Niehoff teilt mit, dass die Prüfungen vorgenommen werden können und die Punkte in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgenommen werden.

Frau Thiel möchte wissen, was Barrierefreiheit hier genau bedeutet. In diesem Zusammenhang bezieht sie sich auf das Lichtkonzept. Licht gehört gerade für Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung zur Barrierefreiheit entscheidet dazu.

Herr Niehoff benennt die Barrierefreiheit als einen entscheidenden Punkt bei den Überlegungen zum Nahverkehr. Hier sind zwei Schwerpunkte maßgebend: wie wird die Barrierefreiheit in den nächsten Jahren umgesetzt und der geplante Austausch der noch genutzten Tatra-Bahnen gegen Niederflurbahnen.

Zum **Abstimmungsverfahren** schlägt der Vorsitzende vor, die Ergänzungs- und Änderungsanträge in Form der Empfehlung der Verwaltung zur Abstimmung zu stellen.

Dagegen gibt es keine Einwände.

- 1) Abstimmung der Änderungsanträge der Ortsbeiräte (vorgestellt in der Sitzung am 13.8.2020 – siehe Auflistung Anlage 2) in Form der Empfehlungen der Verwaltung.

**Abstimmungsergebnis:** mit 7:0:2 angenommen.

- 2) Abstimmung Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE in Form der Empfehlungen der Verwaltung:

1. Auf Seite 83 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

2. Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 Maßnahmenkonzeption Basisszenario ist die Überschrift der Maßnahme L-6 wie folgt zu fassen:

„L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – Bornstedt und Campus Jungferensee“

3. Auf Seite 90 am Ende der Beschreibung der Maßnahme L-6 ist zu ergänzen:

„Bestehende Anbindungen sind besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen.

3) Abstimmung Ergänzungsantrag Bündnis90/Die Grünen vom 3.9.2020 in Form der Empfehlung der Verwaltung

Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Klassenzuordnung

Die Haltestellen Campus Jungferensee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) werden in die Klasse II aufgenommen (mittlere Nutzungsdichte).

Empfehlung der Verwaltung:

Der Ortsteil „Campus Jungferensee“ wird von Klasse III auf Klasse II angehoben und der Ortsteil „Marquardt“ verbleibt in Klasse III.

2. Bedienzeitraum

Bei Klasse III (Fr-So) wird die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt.

Empfehlung der Verwaltung:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

3. Erschließungsqualität

Die Fahrten pro Stunde und Richtung werden bei Klasse III angehoben werden (Tabelle Seite 65):

HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt

NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt

NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung wird nicht übernommen.

4. Verbindungsqualität

Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung der Verbindungsdauer einfließen.

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 68 ist vor dem Abschnitt „Bewertung“ folgender Satz zu ergänzen:  
„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“

#### 5. Infrastrukturmaßnahmen

Seite 82: Weiteren Punkt ergänzen: „Ausbau des Bahnhofs Marquardt mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung Tram-Anschluss“.

#### Empfehlung der Verwaltung:

Analog zum Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE wird auf Seite 83 nach der Aufzählung ergänzt:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

#### 6. Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022

Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zur Maßnahme „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ (S. 82) nicht abgeschafft werden.

#### Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung wird nicht übernommen.

#### 7. Direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt

Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann (S. 91).

#### Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 91 ist vor der Maßnahme I-1 zu ergänzen:

„L-13 Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland / Satzkorn und Bornim / Bornstedt

Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

#### 8. Busspur auf der Potsdamer Straße prüfen

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier ist folgende Alternative zu prüfen: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße: Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

#### Empfehlung der Verwaltung:

Die Beschreibung der Maßnahme I-13 auf Seite ist wie folgt zu formulieren:

„Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.“

#### 9. Haltestellen

Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln (S. 99).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Änderung wird nicht übernommen.

10. Autonome Betriebsformen

Alternativ oder ergänzend zu autonomen Fahrzeugen (S. 118) sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer\*innen geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden.

Empfehlung der Verwaltung:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

11. Maßnahmenprogramm

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls

eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz und Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität.

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 119 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig **angenommen**.

- 4) Abstimmung Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD und DIE LINKE zur Übernahme durch die Verwaltung und Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Die aktuelle Befassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019-2023 der Landeshauptstadt Potsdam, gibt Anlass nachfolgende Prüfaufträge zu formulieren

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende ÖPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter ÖPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen!
2. Um flexible Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in den (Tages-)Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen!
3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen ÖPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen!



4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinaus gedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann!“

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennahverkehr bildet das Basiszenario des anliegenden Nahverkehrsplans 2019 – 2023 die Grundlage für das weitere Handeln.

Darüber hinaus ist bis spätestens Dezember 2020 ein entsprechendes Finanzierungskonzept für den NVP und insbesondere für die im NVP enthaltenen Investitionen und den daraus resultierenden Betriebs- und Folgekosten für die LHP (inklusive mittelfristiger Finanzplanung) der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.

Dabei sind auch die Voraussetzungen für eine höhere Attraktivität des ÖPNV gemäß dem Entwicklungsszenario „Verkehrsverlagerung“ zu prüfen.

Mit folgenden Ergänzungen/ Änderungen (in der Reihenfolge aus dem NVP):

**S. 38f:**

Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen **entlang der Bundesstraße B 2** schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen. **Für Fahrgäste aus den anderen nördlichen Ortsteilen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Berlin-Spandau vom Bahnhof Marquardt mit der neuen Linienführung der Linie RB 21 ab Dezember 2022 verbessert.“**

Auf Seite 47 ist am Ende des Kapitels 3.4.5 zu ergänzen:

**„Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans soll mit Vertreterinnen und Vertretern der umliegenden Landkreise und Gemeinden sowie des VBB erörtert werden, ob und wie durch ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept für das Potsdamer Umland wirtschaftliche, ökologische und das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien geschaffen werden können.“**

Tabelle Seite 60: **Anhebung Campus Jungfernsee auf Klasse II.**

Seite 61, Tabelle 4.1: **statt „Marquardt-Friedrichspark“ heißt es „Friedrichspark“**

Auf Seite 68 ist vor dem Abschnitt „Bewertung“ folgender Satz zu ergänzen:

**„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“**

Auf Seite 83 nach der Aufzählung folgenden Absatz ergänzen:

**„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“**

Seite 90, Maßnahme L-4: **statt „Friedrichspark in Marquardt“ heißt es „Friedrichspark“**

In der Beschreibung zur Maßnahme L-1 (Busvorlauf Krampnitz) nach dem zweiten Absatz Folgendes ergänzen:

**„Es ist außerdem eine Verlängerung des Bedienzeitraums der Linie 609 auf dem Abschnitt Fahrland – Satzkorn an Wochenenden zu prüfen, sodass die letzte Fahrt gegen 1 Uhr in Satzkorn ankommt.“**

Überschrift und Beschreibung der Maßnahme L-6 (Buskonzept Nordwest) ergänzen:

**„L-6: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – und Bornstedt und Campus Jungfernsee**

Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungfernsee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche sind zu prüfen **und nach Möglichkeit Anschlüsse am Bahnhof Park Sanssouci zu den Linien des Schienenpersonennahverkehrs herzustellen.**

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.

**Bestehende Anbindungen sind zudem besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“**

Auf Seite 90 ist die Beschreibung der Maßnahme L-4 wie folgt zu ändern:

Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark in Marquardt durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 **sowie der Bedarfshalt Bahnhof Satzkorn** zu prüfen.

Ergänzung folgender Maßnahme auf Seite 91 vor der Maßnahme I-1:

**„L-13: Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“**

Ergänzung am Ende der Beschreibung der Maßnahme I-5 (Machbarkeitsstudie Tram Golm):

**„Des Weiteren sollen andere Möglichkeiten wie der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben auf eigenen Bussonderfahrstreifen in die Untersuchung einbezogen werden.“**

Seite 97: I-13: Formulierung offener gestalten, Hinweis auf Fördermittel ist bei allen Investitionsmaßnahmen obligatorisch. Maßnahme I-13 wie folgt fassen:

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen Florastraße und **ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße** eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

Ergänzen vor Abbildung 5.1:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll zudem untersucht werden, inwiefern die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes und die Einführung alternativer Antriebe im Busnetz einander sinnvoll ergänzen können.

Auf Seite 119 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

**Anlage 7** (Fahrwege mit Handlungsbedarf) wird um folgende Zeilen ergänzt:

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
29	Reiherbergstr.	Zwischen Karl-Lieb-knecht-Str. und Kuhforter Damm	Schlechter Straßenbelag
30	Tulpenweg	Gesamte Länge	Enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigem Verkehr
31	Kaiser-Friedrich-Str.	Gesamte Länge	Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen am KP Kaiser-Friedrich-Str./Amundsenstr. Gefahr für Fahrgäste durch Mangel an Querungsmöglichkeiten

Redaktionelle Änderung in der Maßnahmenliste Anlage 8 – L-8 Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm, wie folgt:

Beginn der Planung: kurzfristig

Realisierungshorizont: mittelfristig

Prüfung und Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende ÖPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter ÖPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen.
2. Um flexible Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in den (Tages-)Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen.

- 3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen ÖPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen.**
  
- 4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinausgedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann.“**

**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam



# ***Fortschreibung Nahverkehrsplan***



# Inhalte des Nahverkehrsplans



Instrument zur Steuerung des ÖPNV-Angebots

**Nahverkehrsplan  
für Gültigkeitszeitraum 2019-2023**  
politisch beschlossen



**Instrument zur inhaltlichen Ausgestaltung  
des ÖPNV-Angebots**  
(Bedienungsstandards/Leistungsumfang)



**Maßnahmenkatalog  
für die nächsten Jahre  
inkl. Kostenschätzung**

Was leistet ein NVP nicht: **Fahr-/ Betriebs- und Dienstplanung** → **Fahrplan**



# Inhalte des Nahverkehrsplans



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Ziele

Den **Bewohnern und Besuchern** Potsdams ist eine **hohe Mobilität und Qualität** zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

Die **vollständige Nutzbarkeit des ÖPNV** für alle **Fahrgäste** im Sinne des PBefG ist zu realisieren.

Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele der Stadt Potsdam sind **geringe Lärm-, Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Belastungen** sowie eine **geringe Unfallgefährdung** anzustreben.

Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine **Belebung der Innenstadt und der Stadtquartiere** erfolgen.



# Inhalte des Nahverkehrsplans



## Komponenten des ÖPNV-Angebots





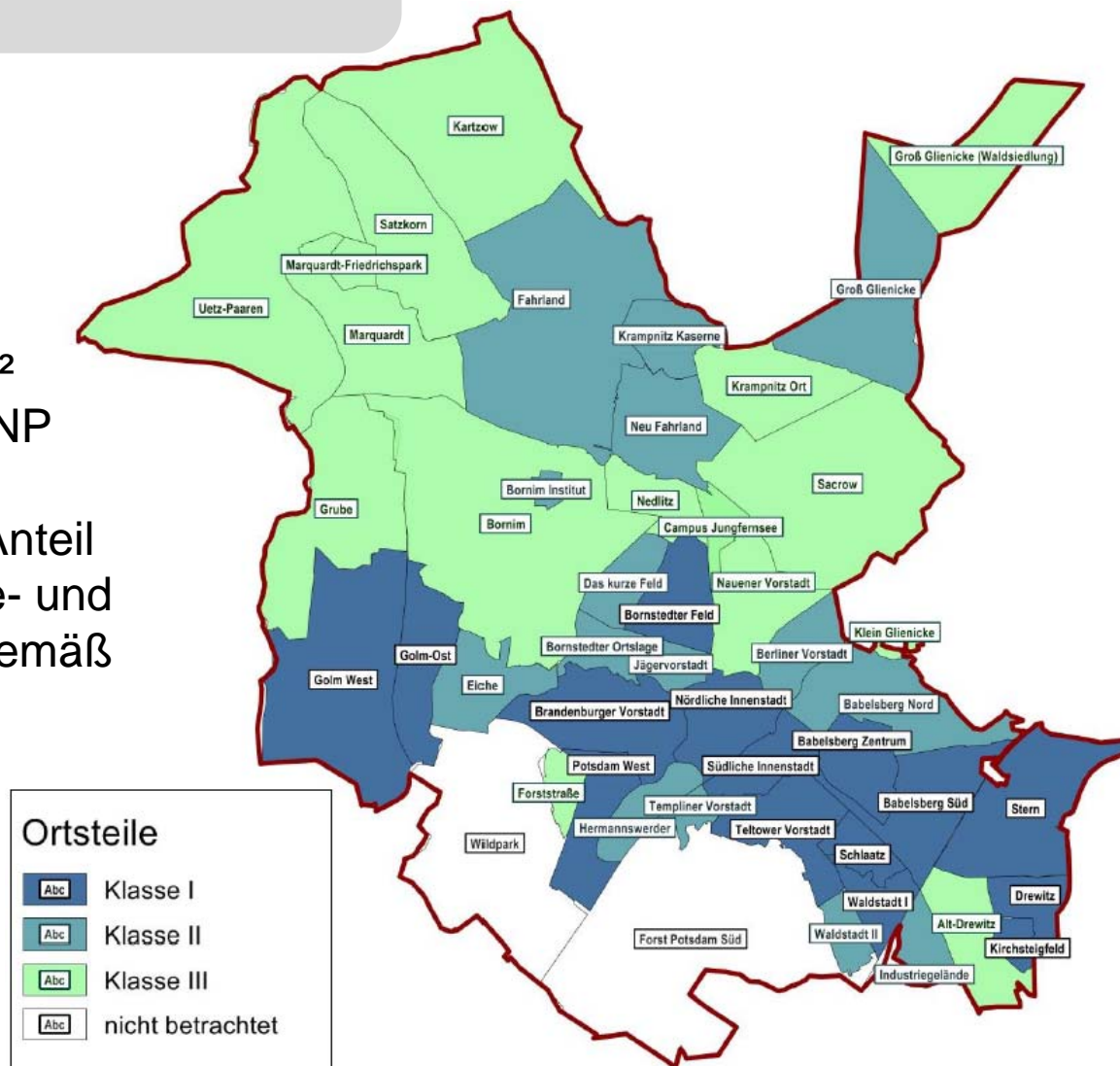
# Anforderungsprofil



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Ortsteile nach Nutzungsdichte

- 45 Ortsteile
- **Basis:** Einwohnende je m<sup>2</sup> Wohnbaufläche gemäß FNP
- **Aufwertung:** bei hohem Anteil von gemischten, Gewerbe- und Sondernutzungsflächen gemäß FNP



# Anforderungsprofil



## Bedienungshäufigkeit nach Klassen

Verkehrszeit	Abfahrten pro Stunde und Richtung		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
<b>HVZ</b>	6 bis 12 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	1 Fahrt
<b>NVZ</b>	3 bis 6 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	0,5 bis 1 Fahrt
<b>SVZ</b>	3 Fahrten	1 Fahrt	0,5 bis 1 Fahrt
<b>NaVZ</b>	1 Fahrt 2 Fahrten am Wochenende	1 Fahrt am Wochenende	-

# Anforderungsprofil

Verbindungsqualität nach Klassen



Landeshauptstadt  
Potsdam

Klasse	Beförderungszeit	Umsteigehäufigkeit	
	Tag / Abend	Tag	Abend
<b>Klasse I</b>	30 min	0	0 / 1*
<b>Klasse II</b>	30 min	0 / 1*	1
<b>Klasse III</b>	Richtwert: 30 min Grenzwert: 60 min	1	1

\*ein Umstieg vom Bus zur Tram zulässig

# Anforderungsprofil



Landeshauptstadt  
Potsdam

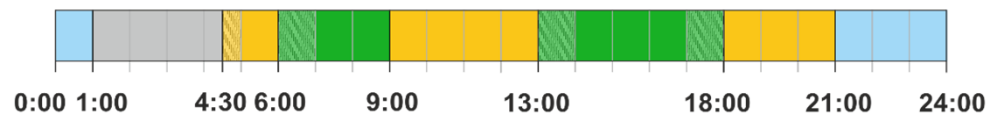
## Bedienungszeiträume nach Klassen

Beispiel: Montag bis Freitag

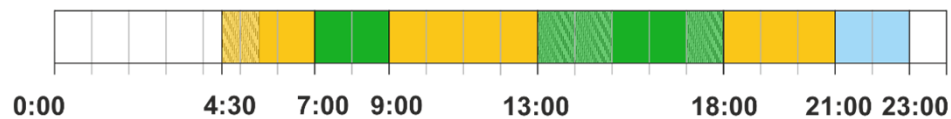
### Klasse I



### Klasse II



### Klasse III

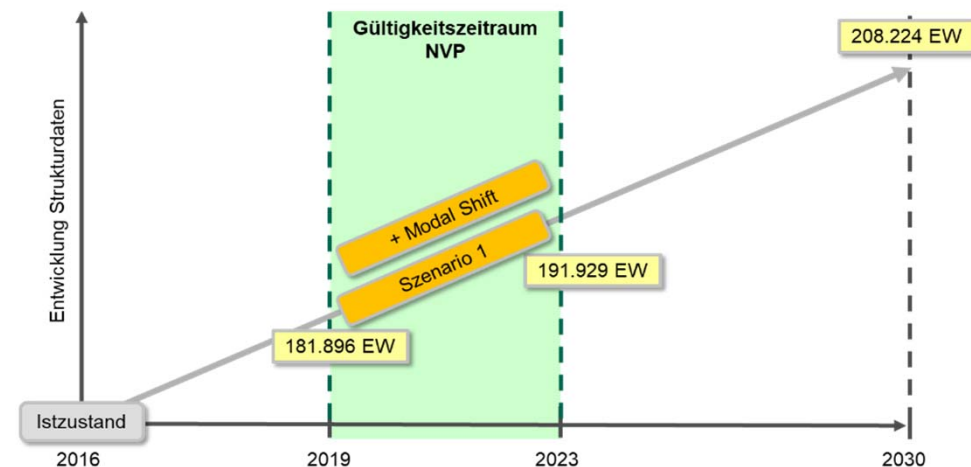


# Szenarien für die Nachfrageentwicklung



## Basisszenario + Entwicklungsszenario Verkehrsverlagerung

- **Basis:** Bevölkerungsprognose 2016-2035 (Stand 2017) mit 191.900 Einwohnenden in 2023
- **Verkehrsverlagerung** durch Beeinflussung des Modal Splits, z. B.:
  - Parkraumbewirtschaftung
  - Maßnahmen aus Lärmaktionsplanung
  - Maßnahmen aus Luftreinhalteplan

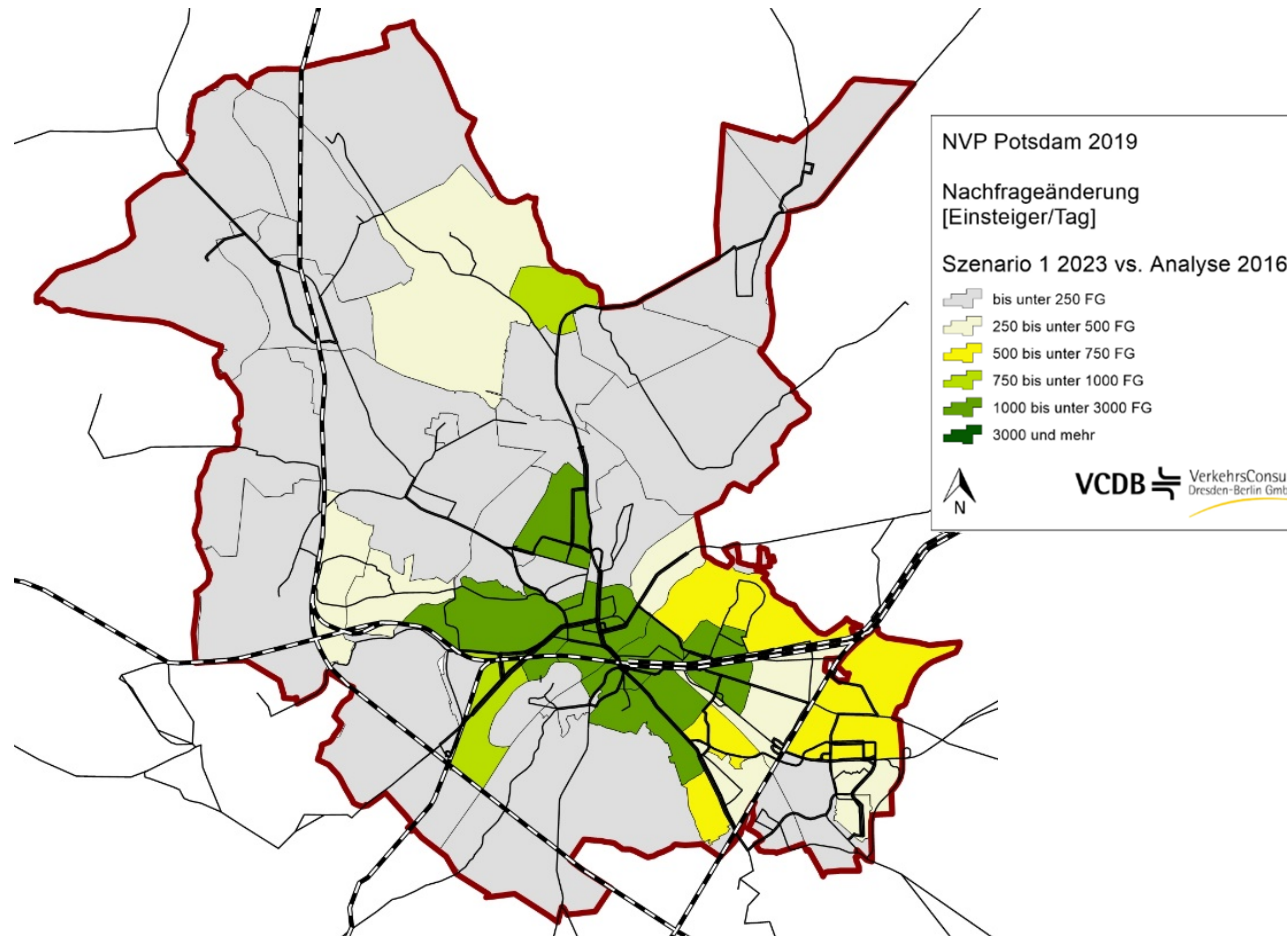


# Szenarien für die Nachfrageentwicklung



Landeshauptstadt  
Potsdam

Entwicklungsszenario – Verkehrsverlagerung



## Überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen in folgenden Ortsteilen:

### Basisszenario

- Innenstadt
- Bornstedter Feld
- Krampnitz
- Babelsberg Zentrum
- Babelsberg Süd
- Brandenburger Vorstadt
- Potsdam West

### Entwicklungsszenario

- Babelsberg Nord
- Brandenburger Vorstadt
- Nauener Vorstadt
- Waldstadt I+II
- Stern
- Kirchsteigfeld
- Eiche
- Golm

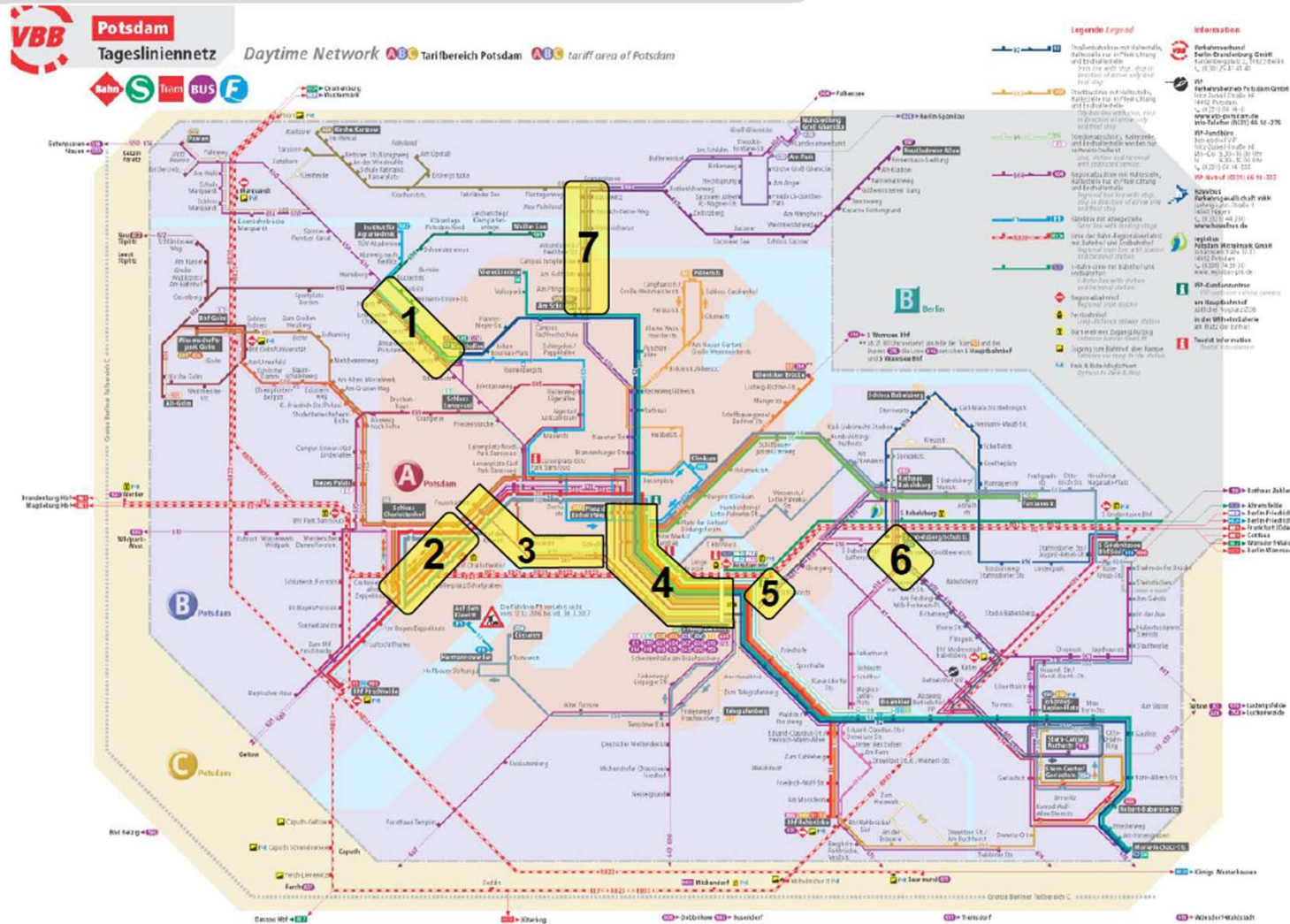


# Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Identifizierte Schwachstellen des Potsdamer ÖPNV-Netzes

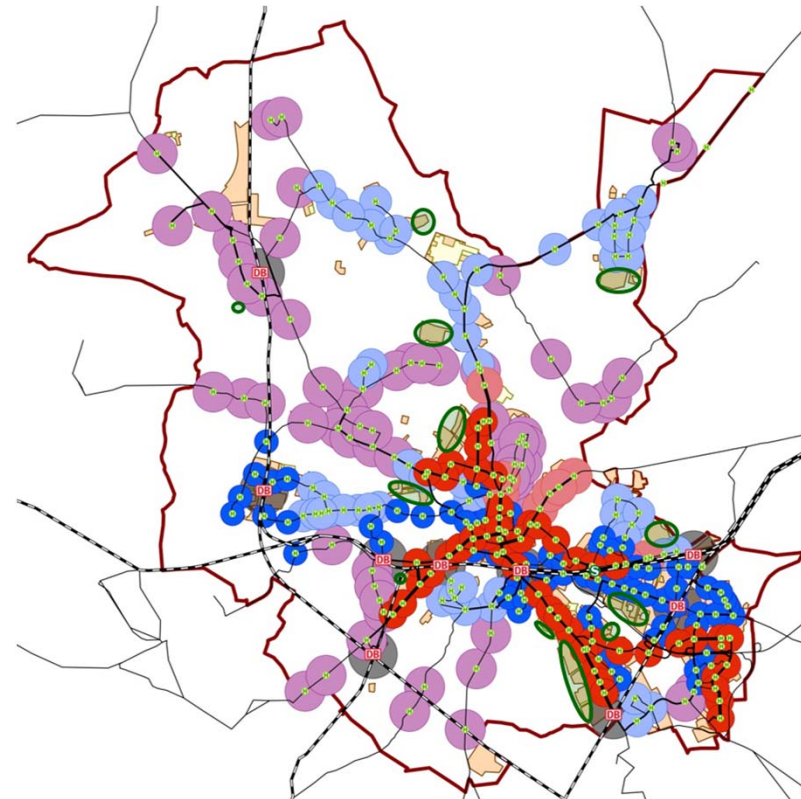




## Schwerpunkte

### Behebung von Erschließungslücken

- Babelsberg Süd (Fritz-Zubeil-Straße)
- Bornstedt
- Treffpunkt Freizeit



## Schwerpunkte

### Verbesserung vorhandener Angebote

- Taktverdichtung Buslinie 693
- Nachtverkehr Tramlinie 96
- Angebotsausweitung Fähre F1
- Buskonzept für Babelsberg Süd
- Buskonzept für den Nordwesten mit neuen Tangentialverbindungen
- ÖPNV-Beschleunigung

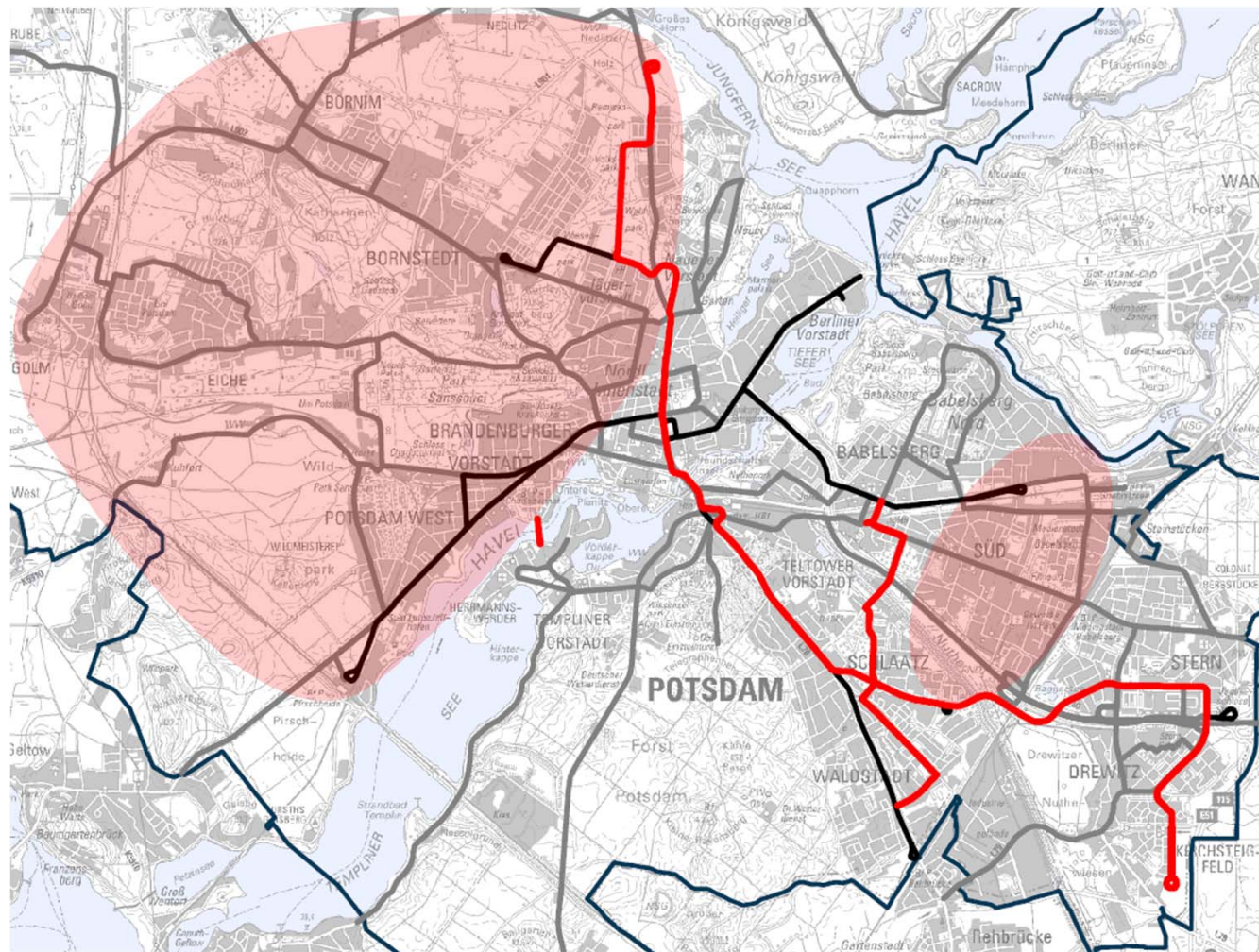


# Attraktivitätssteigerung des Potsdamer ÖPNV



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Schwerpunkte



● Neue  
Buskonzepte

— Angebots-  
ausweitungen

— Tramnetz

— Busnetz



## Schwerpunkte

### Empfehlungen zum Netzausbau

- Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden
- Machbarkeitsuntersuchungen für mögliche Straßenbahnstrecken:
  - Babelsberg – Am Stern
  - Bornim
  - Golm



## Schwerpunkte

### Alternative Antriebsformen

- Vorbereitung der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

### Barrierefreiheit

- barrierefreier Umbau von Haltestellen
- Beschaffung neuer Straßenbahnfahrzeuge (Tatra-Ersatz)



**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam



# ***Fortschreibung Nahverkehrsplan***





**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam



# ***Fortschreibung Nahverkehrsplan Voten der Ortsbeiräte***



Ortsbeirat	Votum
Groß Glienicke	geändert beschlossen
Neu Fahrland	mit Anmerkungen zur Kenntnis genommen
Satzkorn	geändert beschlossen
Grube	zur Kenntnis genommen
Marquardt	ungeändert beschlossen
Fahrland	ungeändert beschlossen
Eiche	geändert beschlossen
Golm	ungeändert beschlossen
Uetz-Paaren	zur Kenntnis genommen



Anmerkung, dass zum ersten die Modalen Splits (die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) nicht in der Vorlage dargestellt seien.

**Empfehlung:** keine Änderung

**Begründung:**

Der Modal Split ist auf Seite 50 der Vorlage sowohl für den Binnen- als auch für den Gesamtverkehr dargestellt.

Vor allem die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln sei interessant und optimierungsbedürftig.

**Empfehlung:** keine Änderung

**Begründung:**

Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln wird bei SrV-Befragungen nicht explizit abgefragt und kann somit als Messgröße nicht herangezogen werden. Grundsätzlich sind Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen und sperriges Gepäck und somit auch für Fahrräder vorzuhalten. Diese können jedoch nicht prioritär befördert werden. Stattdessen wird ein Ausbau von Bike + Ride fokussiert.

# Änderungsanträge der Ortsbeiräte

Neu Fahrland

3 von 40



Landeshauptstadt  
Potsdam

Zum zweiten fehle auch ein Ridesharing-Konzept in der Vorlage.

**Empfehlung:** keine Änderung

**Begründung:**

Ride-Sharing geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Der Ortsbeirat bittet um redaktionelle Änderung in der Maßnahmenliste Anlage 8 – L-8 Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm, wie folgt:

Beginn der Planung: kurzfristig

Realisierungshorizont: mittelfristig

**Empfehlung**: übernehmen

**Begründung**:

Die Maßnahme soll im Zusammenhang mit der Maßnahme L-6 und somit früher als ursprünglich geplant umgesetzt werden.

In den Nahverkehrsplan 2019 – 2023 ist weiterhin aufzunehmen:

- **durchgängiger Verkehr des Busses 638 einmal pro Stunde bis zum HBF**
- **sowie im Falle einer Einrichtung einer X-Buslinie Durchfahrt bis zum HBF**
- **durchgängiger Verkehr des Busses 638 in den Abendstunden (nach 20:00 Uhr) bis zum HBF, gemäß Forderung der Stadtverordnetenversammlung.**

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Verlängerung der Buslinie 638 wurde in der Vergangenheit wiederholt in der SVV erörtert. Zuletzt wurde seitens der SVV ein Beschluss (DS 17/SVV/0979) gefasst, der eine Reihe von Verbesserungen fordert. Diese wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sie sich in der Umsetzung.

Seite 38f: ~~„Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen.~~  
**aus Neu Fahrland in ca. 30 min, aus Satzkorn in einer Stunde und aus Marquardt 1:15 h zu erreichen.**

## Empfehlung:

„Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen **entlang der Bundesstraße B 2** schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen. **Für Fahrgäste aus den anderen nördlichen Ortsteilen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Berlin-Spandau vom Bahnhof Marquardt mit der neuen Linienführung der Linie RB 21 ab Dezember 2022 verbessert.**“

## Begründung:

Dieser Absatz soll verdeutlichen, dass Fahrgäste aus den nördlichen Ortsteilen mit der Buslinie 638 eine Alternative geboten bekommen, um nicht über Potsdam Hauptbahnhof den Fernverkehr in Berlin zu erreichen. Er soll keine Aufzählung von Fahrzeiten darstellen.

Seiten 61; 90: Die Gebietskategorisierung Marquardt-Friedrichspark ist einseitig dargestellt. Der Friedrichspark befindet sich auf den Ortslagen Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren. Eine Fokussierung des Friedrichsparkes auf Marquardt schadet sowohl der Wahrnehmung der Entscheidungsträger, als auch bei der Öffentlichkeit. Der Friedrichspark befindet sich größtenteils auf Satzkorner Gemarkung. Insofern ist eine Prüfung des gesamten Friedrichsparkes und seiner unmittelbaren Umgebung erforderlich.

## **Empfehlung:**

Seite 61, Tabelle 4.1: statt „Marquardt-Friedrichspark“ heißt es „**Friedrichspark**“

Seite 90, Maßnahme L-4: statt „Friedrichspark in Marquardt“ heißt es „**Friedrichspark**“

## **Begründung:**

Der Zusatz „Marquardt“ diene einer besseren Orientierung des Lesenden. Da der Friedrichspark aber auf Gebieten beider Ortsteile liegt, kann der Zusatz entfallen.

Tabelle Seite 63: Freitag muss zum Wochenendfahrplan gezählt werden. Bei Klasse 3 am Wochenende (Fr-So) Ausdehnung der SVZ bis 24:00 Uhr. (Begründung: Auch die Bewohner der Ortsteile wollen die Kulturangebote der Innenstadt am Abend nutzen. Bisher war das oft nicht möglich ohne den letzten Bus zu verpassen)

Tabelle Seite 63: Anmerkung zu Klasse III: Durch die weiten Entfernungen zu den Ortsteilen im Nordwesten wird in den Abendstunden die Nutzungszeit noch mal eingeschränkt! Die längere Fahrzeit wird hier offensichtlich vernachlässigt.

**Empfehlung:** In der Beschreibung zur Maßnahme L-1 (Busvorlauf Krampnitz) nach dem zweiten Absatz Folgendes ergänzen:

**„Es ist außerdem eine Verlängerung des Bedienzeitraums der Linie 609 auf dem Abschnitt Fahrland – Satzkorn an Wochenenden zu prüfen, sodass die letzte Fahrt gegen 1 Uhr in Satzkorn ankommt.“**



Seite 82 Infrastrukturmaßnahmen: Weiteren Punkt ergänzen: Ausbau und Inbetriebnahme des Bahnhofs Marquardt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 u. a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung TRAM-Anschluss

Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022: RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau > Keine Abschaffung der Direktverbindung über Potsdam in der HVZ als Gegenmaßnahme!

Im Kapitel 5.1 – Schienenpersonennahverkehr (Seite 82) ist zu ergänzen:

- Taktverdichtung bzw. mehr Halte pro Stunde der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci
- Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten

**Empfehlung:** Auf Seite 83 nach der Aufzählung folgenden Absatz ergänzen:

**„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“**

Seite 90: Ergänzung: Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark ~~in Marquardt~~ durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 **sowie der Bedarfshalt Bahnhof Satzkorn** zu prüfen.

**Empfehlung:** übernehmen

**Begründung:**

Die Streichung des Zusatzes „in Marquardt“ wurde bereits empfohlen. Der Prüfauftrag eines Bedarfshalts am Bahnhof Satzkorn kann mit aufgenommen werden.

Seite 90: ergänzen Maßnahmenkonzeption (L-13?): Untersuchung, durch welche Maßnahme eine direkte Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann.

**Empfehlung:** Ergänzung folgender Maßnahme auf Seite 91 vor der Maßnahme I-1:

**„L-13: Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt**

**Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satz Korn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“**

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Alternativen prüfen:

1. Einsatz von E-Bussen
2. Busspur (für E- oder D-Busse) evtl. mit dem Angebot, dass E-Autos diese Spur mit nutzen können.

**Empfehlung:** Ergänzung am Ende der Beschreibung der Maßnahme I-5 (Machbarkeitsstudie Tram Golm):

**„Des Weiteren sollen andere Möglichkeiten wie der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben auf eigenen Bussonderfahrstreifen in die Untersuchung einbezogen werden.“**

Seite 97: I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße  
Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen ~~Florastraße~~ Grundschule Bornim und Amundsenstraße ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. ~~Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.~~

**Empfehlung:** Formulierung offener gestalten, Hinweis auf Fördermittel ist bei allen Investitionsmaßnahmen obligatorisch. Maßnahme I-13 wie folgt fassen:

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ~~zwischen Florastraße und~~ **ist vor dem Knotenpunkt** Amundsenstraße ~~ist~~ eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

Seite 118f: Machbarkeitsstudie alternative Antriebe: Außerdem muss untersucht werden, inwieweit der Ausbau des TRAM-Netzes und die Einführungen von E-Bussen einander sinnvoll ergänzen bzw. ausschließen (auch in Abhängigkeit von möglichen konkreten Strecken).

**Empfehlung:** Ergänzen vor Abbildung 5.1:

**Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll zudem untersucht werden, inwiefern die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes und die Einführung alternativer Antriebe im Busnetz einander sinnvoll ergänzen können.**

# Änderungsanträge der Ortsbeiräte



Anlage 7/Seite 152 ergänzen:

Nr. 29 Reiherbergstr – schlechter Straßenbelag

Nr. 30 Tulpenweg – enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigen Verkehr

Nr. 31 Kaiser-Friedrich-Str. – Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen, Gefahr für Fahrgäste durch fehlende Haltebuchten und Querungsmöglichkeiten

**Empfehlung:** Anlage 7 (Fahrwege mit Handlungsbedarf) wird um folgende Zeilen ergänzt:

Nr.	Straße/Fahrweg	Abschnitt	Mangel
29	Reiherbergstr.	Zwischen Karl-Liebknecht-Str. und Kuhforter Damm	Schlechter Straßenbelag
30	Tulpenweg	Gesamte Länge	Enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigen Verkehr
31	Kaiser-Friedrich-Str.	Gesamte Länge	Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen am KP Kaiser-Friedrich-Str./Amundsenstr. Gefahr für Fahrgäste durch Mangel an Querungsmöglichkeiten

S. 91 ergänzen:

Die Anknüpfungsbedingungen am Bahnhof Park Sanssouci an den Busverkehr sind zu optimieren

**Empfehlung:** Beschreibung der Maßnahme L-6 (Buskonzept Nordwest) ergänzen:

„Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungferensee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche sind zu prüfen **und nach Möglichkeit Anschlüsse am Bahnhof Park Sanssouci zu den Linien des Schienenpersonennahverkehrs herzustellen.**“

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.“



Tabelle Seite 60: Anhebung Campus Jungfernsee auf Klasse II.

**Empfehlung:** übernehmen

**Begründung:**

Die Klassen der Ortsteile werden auf Basis der Nutzungsdichte (Anzahl potentieller ÖPNV-Nutzender je bebauter Fläche) unter Berücksichtigung besonderer Standortfaktoren (kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Gewerbeflächen) festgelegt. Der Campus Jungfernsee hat dabei als wichtiger Verknüpfungspunkt eine besondere Bedeutung.

Seiten 64; 90; Pkt. 4.1.3 und 5.5.1: Die Erschließungsqualität entsprechend der Klasse III wird auch durch die Satzkorner Bahnhofssiedlung und den Gesamtbereich des Friedrichsparkes erfüllt. Hier ist eine Überprüfung/Bedarfsanalyse erforderlich.

**Empfehlung:** keine Änderung notwendig

**Begründung:**

Maßnahme L-4 beinhaltet die Prüfung einer Erschließung des Friedrichsparkes. Aufgrund der in Klasse III angesetzten Haltestelleneinzugsbereiche würde dies auch eine Erschließung der Bahnhofssiedlung bedeuten.

Seite 33: Als Schwerpunktbereich für die Arbeitsplatzentwicklung für die Zukunft ist der Friedrichspark nicht erwähnt, obwohl sich ein Bebauungsplan im Verfahren befindet. Das ist zu ergänzen.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Aufzählung setzt sich auf Seite 34 fort. Dort ist der Friedrichspark aufgezählt.

Seiten 43; 84; 85: Der Nachtbus N 15 wird nur bis zum Upstall in Fahrland verkehren. Zu der DS 18/OBR/0034 wurde mit der Antwort DS 17/OBR/0129 eine erneute Prüfung in Aussicht gestellt. Ein Ergebnis ist bisher nicht bekannt. In Fahrland beträgt die Wendezeit 7 Minuten. Eine Weiterfahrt nach Satzkorn, nur im Bedarfsfall mit vorheriger Anmeldung, würde 9 Minuten dauern. Falls in Fahrland kein Aussteigebedarf besteht, würde sich der zeitliche Aufwand ausgleichen. Bei einer Fahrt nur nach Groß Glienicke wäre die Fahrzeit wesentlich unterschritten! Es besteht somit Prüfungsbedarf.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Prüfung fand im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans statt. Zum einen sind Nachtbusverbindungen für Ortsteile der Klasse III nicht vorgesehen und zum anderen reicht die Fahrzeit nicht für eine Verlängerung nach Satzkorn aus. Die Busse aus Fahrland haben an der Haltestelle Heinrich-Heine-Weg einen direkten Anschluss an die Busse Richtung Innenstadt, welche wiederum am Hauptbahnhof den Sammelanschluss zur vollen Stunde (alle anderen Nachtlinien und Linie S7) erreichen müssen und daher nicht früher oder später verkehren können.

Seite 59ff: Zusätzlicher Abschnitt unter „Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung“ → „Corona-Pandemie“  
Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrslandschaft (Untersuchungen und in der Folge mögliche neue Strategien/Konzepte entwickeln)

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Nach dem derzeitigen Stand ist nicht erkennbar, dass die Corona-Pandemie neue Strategien oder Konzepte in der Potsdamer Verkehrsentwicklung erfordert. Übergeordnete wissenschaftliche Analyse liegen bislang nicht vor.

Tabelle Seite 61: Anhebung Marquardt auf Klasse II.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Klassen der Ortsteile werden auf Basis der Nutzungsdichte (Anzahl potentieller ÖPNV-Nutzender je bebauter Fläche) unter Berücksichtigung besonderer Standortfaktoren (kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Gewerbeflächen) festgelegt. Dieses standardisierte Verfahren hat sich als zielführend erwiesen und wurde gleichermaßen für alle Stadt- und Ortsteile angewendet.

Tabelle Seite 65: NaVZ/Klasse III: kein Nachtverkehr! Diese Benachteiligung der Ortsteile darf nicht erfolgen. Wenigstens: 1 Fahrt am WE

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Tabelle stellt das von der Landeshauptstadt Potsdam geforderte Mindestangebot dar. Eine Forderung von Nachtverkehr für alle Ortsteile der Klasse III lässt sich wirtschaftlich nicht abbilden. Die Verkehrsunternehmen können in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam ein über die Mindestforderung hinausgehendes Fahrplanangebot vorhalten, wenn die Nachfrage es im entsprechenden Fall erfordert.

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Für einen aussagekräftigen Vergleich zwischen MIV und ÖPNV wurde für beide Verkehrsmodi das jeweilige Optimum (ÖPNV in der 7 Uhr-Stunde = das dichteste Fahrplanangebot, MIV im unbelasteten Netz = die kürzesten im Netz realisierbaren Reisezeiten) gewählt. Nur so kann ein transparenter und nachvollziehbarer Vergleich stattfinden.



Seite 68 Bewertung: „Von einigen Haltestellen in Fahrland und Groß Glienicke werden an allen Verkehrstagen mehr als 30 min Beförderungszeit zur Innenstadt benötigt.“ Ergänzen: Satzkorn (45 min)

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Der Verweis auf die Haltestellen in Groß Glienicke und Fahrland (Klasse II, Grenzwert 30 Minuten) soll auf das Defizit hinweisen, dass der Grenzwert überschritten wird. Für Satzkorn (Klasse III, Grenzwert 60 Minuten) trifft dies nicht zu.

Seite 89: Ergänzung Basisszenario: Auch in Satzkorn muss der Bus 609 öfter fahren (Takt):  
Begründung: In Satzkorn gibt es Bedarf von Schülern, die in weiterführende Schulen bereits gehen oder kurz davorstehen. Durch Zuzug und demnächst fertiggestellte Neubauten wird sich der Bedarf noch erhöhen.

Der Ortsbeirat spricht sich für eine Erweiterung der Fördergebietskulisse für sozialen Wohnungsbau aus. Auch deshalb ist eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig. Bei der Vergabe von Schulplätzen für weiterführende Schulen ist die Nähe zum Wohnort und eine gute ÖPNV-Anbindung mit zu beachten, z.B. mittels einer digitalen Lösung (Datenerhebung). Auswertung nutzen, um ggf. ÖPNV-Angebot zu optimieren.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Notwendigkeit zusätzlicher Schülerfahrten oder geänderter Abfahrtszeiten der Busse im Schülerverkehr ist durch die Verkehrsunternehmen dauerhaft zu prüfen, der Nahverkehrsplan legt keine genauen Fahrpläne fest. Auf zukünftige Nachfrageentwicklungen kann jederzeit reagiert werden, da hier lediglich das Mindestangebot definiert wird.

Seiten 89/90; Pkt. 5.5.1: Eine Erschließung des Bahnhofs Marquardt auf der Ostseite ist schon heute teilweise gegeben. Es besteht eine Wegeverbindung vom Kreisverkehr auf der B 273 aus Richtung Satzkorn kommend direkt zum Bahnhof. Dieser Weg befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam. Unmittelbar am Bahnhof befindet sich ein Wohnhaus, welches auch durch die STEP befahren wird. Diese Bus-Bahnanbindung ist kürzer und effektiver, als eine in Richtung Bahnhof Priort, da keine Behinderungen der Fahrzeit durch eine geschlossene Schranke bestehen. Diese Wegeverbindung kann mit relativ geringem Aufwand als Übergangslösung hergestellt werden. Die aufzuwendenden finanziellen Mittel werden somit auch in der LHP ausgegeben und fließen nicht teilweise in den Landkreis Havelland ab.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Im Landkreis Havelland sind keine Investitionen von Seiten der Landeshauptstadt Potsdam geplant. Während sich die Verlängerung der Buslinie 609 nach Priort derzeit noch in der Prüfung befindet, ist die Verlängerung nach Marquardt bereits Bestandteil der Planungen.

Seite 103, 5.7.1: Ergänzung: - Förderung von "Mobility-Hubs" auch auf privaten Flächen; idealerweise direkt an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV. Mit Ladesäulen und elektrifizierten Sharing- und Pool-Fahrzeugen und wenn sinnvoll mit Solarstromerzeugung und Speicherung vor Ort. Standardisierung von Planung, Errichtung und Betrieb der Mobility-Hubs, auch bei Ausschreibungsverfahren und Bauüberwachung

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Förderung von sogenannten „Mobility-Hubs“ geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Ergänzung: Der Strom der Stadtwerke wird zukünftig aus neuen Anlagen regenerativer Energiequellen bezogen. Begründung: Strom aus Wasserkraft (wie aktuell) kommt aus bestehenden Anlagen. Das führt nicht zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Energiequellen des von den Stadtwerken angebotenen Stroms gehen über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Seite 112: Tarif: Ergänzen: „Umweltbewusstes Verhalten Potsdamer Firmen soll gefördert werden, z. B. indem bei gleichzeitiger Abschaffung von Dienstwagen stark vergünstigte ÖPNV-Jahrestickets oder Gutscheine für Car- und/oder Rollersharing angeboten werden.“

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Der Vorschlag geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Ergänzen: Schülerverkehr optimieren: Freier ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie freie Mitfahrt für begleitendes Elternteil für direkte Fahrten zwischen Wohnung und Schule oder Kita. Schulbescheinigung als Ausweis.

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Der Vorschlag geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Seite 117, 5.8.2 Multimodale Verknüpfung: „Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden.“ Ergänzen um: „Mitfahrvermittlung im privaten Pkw“

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Mitfahrgelegenheiten in privaten Pkw werden durch den Begriff „Ride-Sharing“ beschrieben und sind somit bereits Bestandteil der Aufzählung. Zudem gehen diese Entwicklungen über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.



Ergänzung am Ende des 1. Absatzes: Die digitale Plattform soll Tür-zu-Tür-Angebote des ÖPNV an jedem Ort und zu jeder Zeit ermöglichen

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Tür-zu-Tür-Angebote an jedem Ort zu jeder Zeit stellen werden durch den ebenfalls öffentlichen Taxiverkehr erbracht. ÖPNV muss wenigstens im Ansatz wirtschaftlich bleiben und kann nicht jederzeit für jeden Einwohnenden individuelle Lösungen anbieten. Die hier vorgeschlagene Ergänzung hätte enorme finanzielle Auswirkungen.

Seite 118: 5.8.3 Autonome Betriebsformen: „Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen.“ Alternativ sollte auch der Einsatz von Kleinbusse mit Fahrer geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden (aus Kostengründen und weil das ÖPNV-Angebot schnell verbessert werden muss).

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Der Einsatz von Kleinbussen wird in Potsdam bereits praktiziert. Da diese von Fahrerinnen und Fahrern gesteuert werden, ist ein Verweis darauf im Kapitel „Autonome Betriebsformen“ nicht zielführend.

S.119 Maßnahmenprogramm: folgende Prämissen ergänzen: Umweltverträglichkeit, Zukunftsfähigkeit, Flexibilität, Stadtgestaltung

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Bei der Bewertung der Maßnahmen wurden auch die hier genannten Kriterien berücksichtigt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit werden im Text jedoch nur die ausschlaggebendsten Kriterien benannt.

S.143 Tabelle Klasse III: Satzkorn: Defizite in der Bedienhäufigkeit zu allen Zeiten! Daraus folgt: Dringender Verbesserungsbedarf!

**Empfehlung:** nicht übernehmen

**Begründung:**

Die Zeile bezieht sich, wie in Spalte 3 ersichtlich, nur auf die Haltestelle Kienheide (nur Schülerfahrten). Die Haltestelle Satzkorn wird dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans entsprechend bedient.

**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam



# ***Fortschreibung Nahverkehrsplan Voten der Ortsbeiräte***





- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/0222

öffentlich

**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen

**Betreff:** Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Erstellungsdatum 01.09.2020

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.09.2020	Ausschus für Klima, Umwelt, Mobilität (KUM)		X
16.09.2020	Stadtverordnetenversammlung		

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

### 1. Klassenzuordnung

Die Haltestellen Campus Jungfernsee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) werden in die Klasse II aufgenommen (mittlere Nutzungsdichte).

#### Begründung:

Tabellen Seite 60/61: Wegen des bereits erhöhten Verkehrsaufkommens und der in den kommenden Jahren zu erwartenden weiteren Erhöhung an den Haltestellen Campus Jungfernsee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) müssen diese Haltestellen in die Klasse II aufgenommen werden (mittlere Nutzungsdichte). Momentan sind sie in Klasse III (niedrige Nutzungsdichte) gelistet.

### 2. Bedienzeitraum

Bei Klasse III (Fr-So) wird die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt.

#### Begründung:

Tabelle Seite 63: Am Freitagabend muss das ÖPNV-Angebot gegenüber den anderen Wochentagen verbessert werden (Takt und Zeitraum), damit die Bewohner der von der Innenstadt weiter entfernt liegenden Ortsteile das Kulturangebot der Innenstadt nutzen können ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein.

### 3. Erschließungsqualität

Die Fahrten pro Stunde und Richtung werden bei Klasse III angehoben werden (Tabelle Seite 65):

HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt

NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt

NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

#### Begründung:

Auch in den Ortsteilen muss ein modernes Leben ohne motorisierten Individualverkehr möglich sein.



#### **4. Verbindungsqualität**

Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung der Verbindungsdauer einfließen.

##### **Begründung:**

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz.

#### **5. Infrastrukturmaßnahmen**

Seite 82: Weiteren Punkt ergänzen: „Ausbau des Bahnhofs Marquardt mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung Tram-Anschluss“.

##### **Begründung:**

Die Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnhofs Marquardt ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

#### **6. Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022**

Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zur Maßnahme „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ (S. 82) nicht abgeschafft werden.

##### **Begründung:**

Viele Potsdamer und Menschen aus dem Umland arbeiten im Zentrum von Berlin und verlören damit ihre Pendler-Direktverbindung dorthin. Eine weitere Überlastung des RE1 muss vermieden werden.

#### **7. Direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt**

Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann (S. 91).

##### **Begründung:**

Viele Bewohner dieser Ortsteile nutzen die Angebote, wie Arztpraxen, Apotheke, Post, Einzelhandel und Schule in Bornim und Bornstedt, die es bei ihnen nicht gibt, können diese Stadtteile aber per ÖPNV nur mit großen Umwegen bzw. mehreren Umstiegen erreichen. Deshalb fahren bisher alle, denen es überhaupt möglich ist, mit dem Auto dorthin.

#### **8. Busspur auf der Potsdamer Straße prüfen**

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier ist folgende Alternative zu prüfen: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße: Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

##### **Begründung:**

Die Einrichtung einer Busspur wäre wesentlich weniger kostenaufwändig und damit schneller umsetzbar als der Bau einer neuen Tramlinie und könnte die Situation des ÖPNV auf dieser Strecke deutlich verbessern.

#### **9. Haltestellen**

Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln (S. 99).

##### **Begründung:**

Beleuchtung ist an allen Haltestellen wichtig, auch an denen mit weniger Fahrgästen. Ausreichende Beleuchtung dient der allgemeinen Sicherheit und muss deshalb an allen Haltestellen gewährleistet sein. Um die Verknüpfung der Verkehrsträger zu fördern, müssen an den Haltestellen mehr Fahrradstellplätze geschaffen werden. Das ist besonders in den ländlich geprägten Ortsteilen wichtig, wo viele Haltestellen aufgrund der Entfernung für manche Einwohner nur schwer oder gar nicht zu Fuß zu erreichen sind.

## **10. Autonome Betriebsformen**

Alternativ oder ergänzend zu autonomen Fahrzeugen (S. 118) sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer\*innen geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden.

### **Begründung:**

Das lässt sich deutlich schneller und kostengünstiger realisieren als der Einsatz autonomer Fahrzeuge. Für die Nachtstunden wäre ein Rufbussystem denkbar.

---

## **11. Maßnahmenprogramm**

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz und Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität.

### **Begründung:**

Der Nahverkehrsplan formuliert auf S. 103 den Anspruch im Verkehrssektor, der 27% der Potsdamer THG-Emissionen verursacht, insbesondere durch Modal Shift Klimaschutz gemäß dem Masterplan 100% Klimaschutz zu erreichen. Der Nahverkehrsplan mit seinen enthaltenen Maßnahmen genügt diesem Anspruch allerdings noch nicht. Insbesondere ist eine Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV nötig.

Die Beschlussvorschläge resultieren aus der Empfehlung des Energieforums Potsdam, das sich mit dem Nahverkehrsplan 2019 intensiv auseinandergesetzt hat.

---

Unterschrift

## **Stellungnahme des Energieforums Potsdam zum Entwurf des Nahverkehrsplans Potsdam 2019-2023**

Das Energieforum Potsdam sieht ein erhebliches Einsparpotential an Treibhausgasemissionen, wenn deutlich mehr Menschen als bisher den ÖPNV nutzen und auf ihren privaten PKW verzichten. Dieses Ziel ist auch im Entwurf des Nahverkehrsplans auf Seite 103 klar formuliert: „Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich im Rahmen des Masterplan-Konzepts „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ das Ziel gesetzt, ihre Treibhausgas-Emissionen um 95 % sowie ihren Energieverbrauch um 50 % zu reduzieren (Vergleichsjahr 1990). Der Verkehr zeichnete in Potsdam im Jahr 2014 für 28 % des gesamten Energieverbrauchs sowie 27 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, wodurch in diesem Sektor enorme Einsparpotenziale vorhanden sind. Eine der wichtigsten Säulen für das Erreichen der Ziele ist der Modal Shift zum Umweltverbund, also eine Reduzierung des Anteils der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Der ÖPNV spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er muss zum einen als attraktive Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden und zum anderen leistungsfähig genug sein, um die Herausforderungen in der wachsenden Landeshauptstadt zu meistern. Das Erreichen der gesteckten Ziele kann nur mit einem attraktiven ÖPNV gelingen, weshalb der Ausbau und die Weiterentwicklung des bestehenden Systems unverzichtbar sind.“

**Die im Entwurf des Nahverkehrsplans bisher vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen bleiben weit unter diesem hohen Anspruch. Das Energieforum sieht hier noch großen Verbesserungsbedarf.**

**Um die Attraktivität des ÖPNV in Potsdam deutlich zu erhöhen, ist es erforderlich, das Angebot spürbar zu verbessern. Wegen des starken Bevölkerungszuwachses im Potsdamer Norden sind insbesondere dort Takte zu erhöhen und Fahrzeiten in den Abendstunden und am Wochenende auszudehnen sowie neue Streckenverbindungen zu prüfen. Der aktuelle Stand der Pläne für die Errichtung des neuen Stadtteils Krampnitz mit den entsprechenden Konsequenzen für den ÖPNV muss in den Nahverkehrsplan einfließen.**

### **Stellungnahme und Vorschläge zu den einzelnen Kapiteln und Abschnitten im Entwurf des Nahverkehrsplans:**

#### **3 Analyse und Prognose**

##### **Bildungseinrichtungen**

Seite 35: „Die Besonderheit .... ist, dass sich viele Schulplätze im Süden der Stadt befinden, wodurch viele Schülerinnen und Schüler aus den nördlichen in die südlichen Ortsteile pendeln.“ Eine zusätzliche weiterführende Schule im Potsdamer Norden neben der DaVinci-Gesamtschule und der Gesamtschule am Schloss (bisher ohne eigenes Schulgebäude) ist dringend notwendig. Schülerverkehr in die Innenstadt und zu den Schulen im Süden wird dann eingespart. Wenn die weiterführende Schule in Krampnitz in absehbarer Zeit nicht gebaut werden kann, muss ein anderer Standort im Potsdamer Norden gefunden werden.

#### **4 Anforderungsprofil im ÖPNV - Bewertung**

##### **Zuordnung Ortsteile nach Nutzungsdichte**

Tabellen Seite 60/61: Wegen des bereits erhöhten Verkehrsaufkommens und dessen in den kommenden Jahren zu erwartenden weiteren Erhöhung an den Haltestellen Campus Jungferensee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) müssen diese Haltestellen in die Klasse II aufgenommen werden (mittlere Nutzungsdichte). Momentan sind sie in Klasse III (niedrige Nutzungsdichte) gelistet.

##### **Bedienzeitraum**

Tabelle Seite 63: Am Freitagabend muss das ÖPNV-Angebot gegenüber den anderen Wochentagen verbessert werden (Takt und Zeitraum), damit die Bewohner der von der Innenstadt weiter entfernt liegenden Ortsteile das Kulturangebot der Stadt nutzen können ohne auf das eigene

Auto angewiesen zu sein. Bei Klasse III (Fr-So) muss die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt werden.

### **Erschließungsqualität**

Tabelle Seite 65: Fahrten pro Stunde und Richtung müssen bei Klasse III angehoben werden:  
HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt  
NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt  
NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

### **Verbindungsqualität**

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz. Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung einfließen.

5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

### **Infrastrukturmaßnahmen**

Seite 82: Weiteren Punkt ergänzen: „Ausbau des Bahnhofs Marquardt mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung Tram-Anschluss“.  
Begründung: Die Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnhofs Marquardt ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

### **Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022**

Seite 82: „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zu dieser Maßnahme nicht abgeschafft werden. Denn viele Potsdamer und Menschen aus dem Umland arbeiten im Zentrum von Berlin und verlorren damit ihre Pendler-Direktverbindung dorthin. Eine weitere Überlastung des RE1 muss vermieden werden.

### **Maßnahmenkonzeption**

Seite 91: Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann. Denn viele Bewohner dieser Ortsteile nutzen die Angebote (Ärzte/Apotheke/Post/Einkaufen/Schule) in Bornim und Bornstedt, die es bei ihnen nicht gibt, können diese Stadtteile aber per ÖPNV nur mit großen Umwegen bzw. mehreren Umstiegen erreichen. Deshalb fahren bisher alle, denen es überhaupt möglich ist, mit dem Auto dorthin.

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier sind folgende Alternativen zu prüfen: 1. Busspur (siehe I-13), 2. Einsatz von Bussen mit Wasserstoff-Antrieb.

Seite 97: I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße:  
Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

### **Haltestellen**

Seite 99: Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln. Denn Beleuchtung ist an allen Haltestellen wichtig, auch an denen mit weniger Fahrgästen. Ausreichende Beleuchtung dient der allgemeinen Sicherheit und muss deshalb an allen Haltestellen gewährleistet sein.

Um die Verknüpfung der Verkehrsträger zu fördern, müssen an den Haltestellen mehr Fahrradstellplätze geschaffen werden. Das ist besonders in den ländlich geprägten Ortsteilen wichtig, wo viele Haltestellen aufgrund der Entfernung für manche Einwohner nur schwer oder gar

nicht zu Fuß zu erreichen sind.

### **Tarif und Vertrieb**

Seite 113 ergänzen: Der Schülerverkehr muss nach dem Vorbild von Berlin optimiert werden: Freier ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie freie Mitfahrt für begleitendes Elternteil für direkte Fahrten zwischen Wohnung und Schule oder Kita. Die Schulbescheinigung dient als Ausweis.

### **Sicherheit & Hygiene**

Seite 116 ergänzen: „Corona-Pandemie“ – Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrslandschaft (Untersuchungen und in der Folge mögliche neue Strategien/Konzepte/Hygienevorschriften für mögliche Gefährdungslagen entwickeln)

### **Multimodale Verknüpfung**

Seite 117: Ergänzung am Ende des 1. Absatzes: Die digitale Plattform soll Tür-zu-Tür-Angebote des ÖPNV an jedem Ort und zu jeder Zeit ermöglichen.

„Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden.“ Ergänzen um: „Mitfahrvermittlung im privaten PKW“.

Ergänzung neuer Absatz: Die wichtigsten Haltestellen des ÖPNV sollen zu Mobilitätsstationen ("Mobility-Hubs") entwickelt werden, z.B. mit Ladesäulen, elektrifizierten Sharing- und Pool-Fahrzeugen und, wenn sinnvoll, mit Solarstromerzeugung und Speicherung vor Ort. Begründung: Lassen sich Verkehrsmittel unkompliziert und schnell kombinieren, stärkt dies den Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehr als Ganzes und erleichtert den Abschied vom eigenen Auto. Das breite Angebot an Mobilitätsstationen ermöglicht, dass jederzeit ein passendes Verkehrsmittel für den konkreten Bedarf zur Verfügung steht.

Eine Standardisierung von Planung, Errichtung und Betrieb der Mobilitätsstationen, auch bei Ausschreibungsverfahren und Bauüberwachung, wäre sinnvoll.

### **Autonome Betriebsformen**

Seite 118: „Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen.“ Alternativ oder ergänzend sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden. Das lässt sich deutlich schneller und kostengünstiger realisieren als die autonomen Fahrzeuge. Für die Nachtstunden wäre ein Rufbussystem denkbar.

### **Alternative Antriebssysteme**

Seite 118f: Zu der Machbarkeitsstudie zu ergänzen: Außerdem muss untersucht werden, inwieweit der Ausbau des Tram-Netzes und die Einführung von Bussen mit grünem Wasserstoff-Antrieb einander sinnvoll ergänzen bzw. ausschließen (auch in Abhängigkeit von möglichen konkreten Strecken).

### **Maßnahmenprogramm**

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz, Stadtgestaltung,